



**Verband
Deutscher
Reeder**

ANSCHRIFT
Burchardstr. 24
D-20095 Hamburg

BRIEF
Postfach 30 55 80
D-20317 Hamburg

TELEFON
+49,40,35097-238

E-MAIL
presse@
reederverband.de

WWW
reederverband.de



Hamburg, 16. September 2026

Hamburger Schifffahrtsdialog

Deutsche Schifffahrt zwischen Transformation und globalem Wettbewerb

Knapp 300 Reedereien mit insgesamt 1.716 Schiffen prägen die deutsche Handelsschifffahrt. Mehr als 80 Prozent der Unternehmen betreiben weniger als zehn Schiffe – die Branche ist breit und mittelständisch aufgestellt. Hamburg gehört mit 94 Reedereien zu den wichtigsten deutschen Schifffahrtsstandorten.

Beim Hamburger Schifffahrtsdialog am 16. September 2026 im Forum der Handelskammer Hamburg diskutieren Vertreterinnen und Vertreter aus Politik und maritimer Wirtschaft darüber, wie die Branche angesichts geopolitischer Krisen, der Transformation hin zur Klimaneutralität und des internationalen Wettbewerbs zukunftsfähig bleiben kann. Im Mittelpunkt stehen die Sicherheit der Seewege, die Transformation der Flotte und die Frage, wie Deutschland und Europa im globalen Wettbewerb maritime Unternehmen, Investitionen und Know-how halten können.

Stimmen zum Hamburger Schifffahrtsdialog

Gaby Bornheim, Präsidentin des Verbandes Deutscher Reeder (VDR): „Die Sicherheitslage auf wichtigen Seewegen hat sich in den vergangenen Monaten verschärft. Angriffe auf Handelsschiffe, gefährdete oder eingeschränkte Seewege aufgrund geopolitischer Konflikte stellen die Schifffahrt vor enorme Herausforderungen. Zugleich geht es um freie und sichere Seewege und damit um verlässliche Lieferketten für Deutschland und Europa. Gerade ein Land wie Deutschland, das in hohem Maße vom Außenhandel abhängig ist, braucht eine sichere und leistungsfähige Schifffahrt. Neben dieser akuten Herausforderung dürfen wir die langfristige Aufgabe der klimaneutralen Transformation nicht aus dem Blick verlieren. Die Schifffahrt zahlt über den EU-Emissionshandel inzwischen für ihre CO₂-Emissionen. Bei einem CO₂-Preis von 100 Euro pro Tonne könnte der Deutschland zustehende Anteil nach Berechnungen über 1 Milliarde Euro jährlich betragen. Ein relevanter Teil dieser Einnahmen muss den Transformationsprozess der Schifffahrt unterstützen, etwa durch Investitionen in erneuerbare Kraftstoffe, effizientere Schiffe und Infrastruktur. Zugleich bleibt klar: Eine globale Branche braucht globale Klimaregeln; regionale Sonderwege führen zu Wettbewerbsverzerrungen.“

Christoph Ploß, Koordinator der Bundesregierung für die Maritime Wirtschaft und Tourismus: „Deutschland ist wie kaum eine andere Nation auf offene und sichere Seewege angewiesen. Die Bundesregierung fördert deshalb u.a. Innovationen zur Stärkung der maritimen Sicherheit mit dem Maritimen Forschungsprogramm. Ebenso unterstützt die Bundesregierung den deutschen Reederei-Standort durch das Maritime Bündnis und das Gesamtpaket zur wettbewerbsfähigen Gestaltung der deutschen Flagge. Besonders wichtig ist es, die Wettbewerbsfähigkeit des maritimen Standorts zu verbessern, etwa durch den Abbau überflüssiger bürokratischer Vorschriften.“

Melanie Leonhard, Senatorin für Wirtschaft, Arbeit und Innovation der Freien und Hansestadt Hamburg: „Wir sind auf verlässliche Handelsschifffahrt angewiesen – die Versorgung



**Verband
Deutscher
Reeder**

ANSCHRIFT
Burchardstr. 24
D-20095 Hamburg

BRIEF
Postfach 30 55 80
D-20317 Hamburg

TELEFON
+49.40.35097-238

E-MAIL
presse@
reederverband.de

WWW
reederverband.de

Deutschlands und die Sicherstellung von Lieferketten hängt davon ab. Die Rahmenbedingungen hierfür sind herausfordernd. Diese geopolitische Lage hat unmittelbare Auswirkungen auf die globalen Schifffahrtsrouten, auf den Welthandel und damit auch auf Hamburg. Im Rahmen des 9. Hamburger Schifffahrtsdialogs diskutieren wir die Anforderungen an Resilienz und zugleich die Umstellung auf nachhaltige Antriebstechnologien.“

Der **Vorsitzende des Zentralverbands Deutscher Schiffsmakler e. V. (ZVDS), Jens B. Knudsen**, fordert eine klare Reihenfolge in der Infrastrukturpolitik: „Bevor wir über Effizienz, Digitalisierung und KI sprechen, müssen wir sicherstellen, dass die physische Infrastruktur leistungsfähig und verlässlich funktioniert. Erst verfügbar, dann effizient, dann digital.“ Digitalisierung und Entbürokratisierung seien unverzichtbar, könnten aber eine funktionsuntüchtige Infrastruktur nicht ersetzen. „Eine digitale Strategie macht keine marode Brücke tragfähig und schafft auch kein zusätzliches Personal für Schleusen oder Revierzentralen. Wenn wir Milliarden in Infrastruktur investieren, muss daraus reale Verfügbarkeit, Planbarkeit und Produktivität entstehen.“ Das gelte für die Infrastruktur insgesamt, für die maritime Wirtschaft aber in besonderem Maße: Seewärtige Zufahrten, Häfen, Wasserstraßen und Hinterlandanbindungen müssen als zusammenhängende Logistikkette leistungsfähig sein. „Ist ein Teil dieser Kette dauerhaft unplanbar, ineffizient oder zu teuer, sucht sich die Ladung einen anderen Weg. Dann verliert nicht nur ein einzelner Hafen, eine Wasserstraße oder ein Verkehrsträger – dann verliert die gesamte Logistikkette ihre Wettbewerbsfähigkeit.“

Malte Heyne, Hauptgeschäftsführer der Handelskammer Hamburg: „Die aktuellen Krisen zeigen: Wir müssen uns jetzt vorbereiten und die Weichen für eine resiliente, klimaneutrale und hocheffiziente Seeschifffahrt der Zukunft stellen. Der Nationale Aktionsplan Klimafreundliche Schifffahrt der Bundesregierung ist dafür ein guter Aufschlag. Als Handelskammer Hamburg haben wir uns gemeinsam mit der IHK Nord und der DIHK intensiv in diesen Aktionsplan eingebracht und die notwendige Technologieoffenheit, verlässliche Finanzierungen und eine konsequente internationale Harmonisierung eingefordert.“

Weitere Beiträge im Rahmen des Hamburger Schifffahrtsdialogs kommen unter anderem von **Fregattenkapitän Steffen Lange von der Marineschifffahrtleitung Hamburg** sowie von **Nikolaus H. Schües, CEO der Reederei F. Laeisz GmbH**.

Der Hamburger Schifffahrtsdialog unter dem Titel „Schifffahrt 2030 – Visionen und Realitäten“ wird gemeinsam von der Handelskammer Hamburg, der Hamburger Behörde für Wirtschaft, Arbeit und Innovation, dem Zentralverband Deutscher Schiffsmakler (ZVDS) und dem Verband Deutscher Reeder (VDR) veranstaltet.

Über den Verband Deutscher Reeder

Der Verband Deutscher Reeder (VDR) vertritt die gemeinsamen wirtschafts- und sozialpolitischen Interessen der deutschen Reedereien auf der Ebene des Bundes und der Länder sowie gegenüber europäischen und internationalen Instanzen. Der VDR wurde 1907 gegründet und hat sich 1994 mit dem Verband der Deutschen Küstenschiffseigner zusammengeschlossen. Mit rund 200 Mitgliedern vertritt der VDR den größten Teil der deutschen Handelsflotte. Mehr Informationen unter www.reederverband.de.